



НАЦИД

Национален център за информация и документация

**ЕВРОПЕЙСКИ ПОЛИТИКИ И
ПРАКТИКИ ЗА ОБУЧЕНИЕ И ПРОВЕРКА
НА ЗНАНИЯТА ПО ПЪТНА
БЕЗОПАСНОСТ**

РЕФЕРАТИВЕН ОБЗОР

СОФИЯ
март, 2019 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

КОНЦЕПЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪВЕТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТРАНСПОРТА.....	2
ОБУЧЕНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ В ЕВРОПА	5
ПЪТЕВОДИТЕЛ ЗА ДОБРИ ПРАКТИКИ В ОБРАЗОВАНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ.....	21
ПРИМЕРЪТ НА НИДЕРЛАНДИЯ.....	28

КОНЦЕПЦИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪВЕТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТРАНСПОРТА

През 2019 г. *Европейският съвет за безопасност на транспорта* публикува доклад за състоянието на пътната безопасност и обучението за безопасно участие в движението по пътищата в Европа. Основната му концепция е, че обучението по пътна безопасност (ОПБ) включва **всички мерки, насочени към оказването на положително въздействие върху моделите на поведение**, с акцент върху:

- придобиване на знания за правилата за движение по пътищата и за адекватно поведение в различни ситуации;
- развиване и подобряване на уменията за безопасно участие в движението чрез обучение и опит;
- засилване и/или променяне на нагласите относно безопасността чрез информираност за рисковото поведение, личната безопасност и опазването здравето и живота на останалите участници в движението;
- предоставяне на набор от средства за информиран избор на вид транспорт.

Отбелязано е, че традиционно образователните дейности, свързани с формирането на знания за безопасно участие в движението по пътищата, са насочени преди всичко към децата и младите хора (до 18-годишна възраст) с акцент в основното и средното училище (6 – 17 години). Изтъкната е необходимостта образователният процес да продължава през целия живот, обхващайки всички граждани, тъй като при всяка възрастова група предизвикателствата са различни. Изграждането на култура на съпричастност към пътната безопасност следва да се разглежда като споделена отговорност.

Подчертано е значението на политическата ангажираност (създаване и следване на програми) и установяването на обществен контрол (законови и подзаконови нормативни актове с механизми за тяхното прилагане). Културата на безопасно участие в движението по пътищата е силно свързана със знанието и информираността, които следва да са поднесени на участниците в движението чрез обучение на познавателно и практическо ниво.

Друг аспект на ОПБ е способността за **информиран избор на вид транспорт**.

Препоръчва се насърчаването на *активните видове транспорт – ходене пеша и каране на велосипед*, тъй като застрашават в по-малка степен останалите участници в движението, в сравнение с управлението на автомобили. Освен това те са полезни не само за здравето и качеството на живота на практикуващите ги лица, но способстват за намаляване на шума, замърсяването и задръстванията в градовете. За насърчаването на активните видове транспорт е важно изучаването на основните принципи на безопасно ходене и колоездене, както и познаването на възможните рискови ситуации още от ранна възраст.

Изтъкнато е, че безопасността на активните видове транспорт зависи от местния контекст и участниците в движението и тези особености следва да се отчитат. Поради това ползването на обществен транспорт също следва да се поощрява, тъй като е най-безопасен.

Обучението за безопасно участие в движението по пътищата се счита за неразделна част от пътната безопасност, тъй като спомага за коригиране на поведението на участниците в движението. Общоприет показател за определяне на ефективността на мерките за пътна безопасност е намаляването на смъртните случаи и инцидентите. Целта на обучението е именно намаляването на смъртните случаи и инцидентите. Пряка връзка обаче между целта и образователните дейности е трудно да се установи, поради влиянието на много други фактори. Затова промените в поведението и нагласите, повишаването на знанията, уменията и мотивацията се посочват като показатели за ефективността на образователните дейности.

Констатирано е, че са малко доказателствата за ефективността на ОПБ. Обхватът на проучванията често е твърде ограничен и рядко се отчита дали предварително зададените цели на обучението са намерили реализация в практиката. Не се откриват процедури за оценяване на образователните дейности по отношение на количество и качество в Европа. Предложено е оценяване на резултатите чрез промените в поведението и оценяване на процесите на обучение чрез качеството на педагогиката.

Уточнено е, че на ниво ЕС не е възможно поставянето на правила или стандарти за обучението относно безопасно участие в движението по пътищата. Допустимите дейности са ограничени до подпомагане, координиране или допълване на действията на страните членки, без намеса в съдържанието и организацията на обучението.

По-специално внимание се обръща на реализиран проект за идентифициране на добри практики (ROSE 25: Booklet Good Practice Guide On Road Safety Education, 2005)¹, който служи като ръководство за успешно въвеждане на обучението по пътна безопасност в страните членки, включително чрез участие на родителите и младите хора. Обърнато е внимание на значението на изследванията, оценяването и контрола на качеството на обучението. Препоръчани са добри практики и дейности, насочени към конкретни целеви групи.

В периода 2010 – 2013 г. ЕК финансира проекта „AVENUE for Traffic Safety”. Сред дейностите в него са включени: програми за обучение по пътна безопасност и изграждане на мрежа от регионални, национални и местни центрове за знания, с достъп до специализирани инструменти за обучение (симулатори и др.).

През 2018 г. ЕК оповестява Стратегически план за действие по пътна безопасност (Europe on the Move: Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean). По отношение на ОПБ са препоръчани доброволни ангажименти, например включването на обучението по пътна безопасност в редовните учебни програми, но не се очертават конкретни действия.

Източник:

The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe (2019)

<https://etsc.eu/the-status-of-traffic-safety-and-mobility-education-in-europe/>

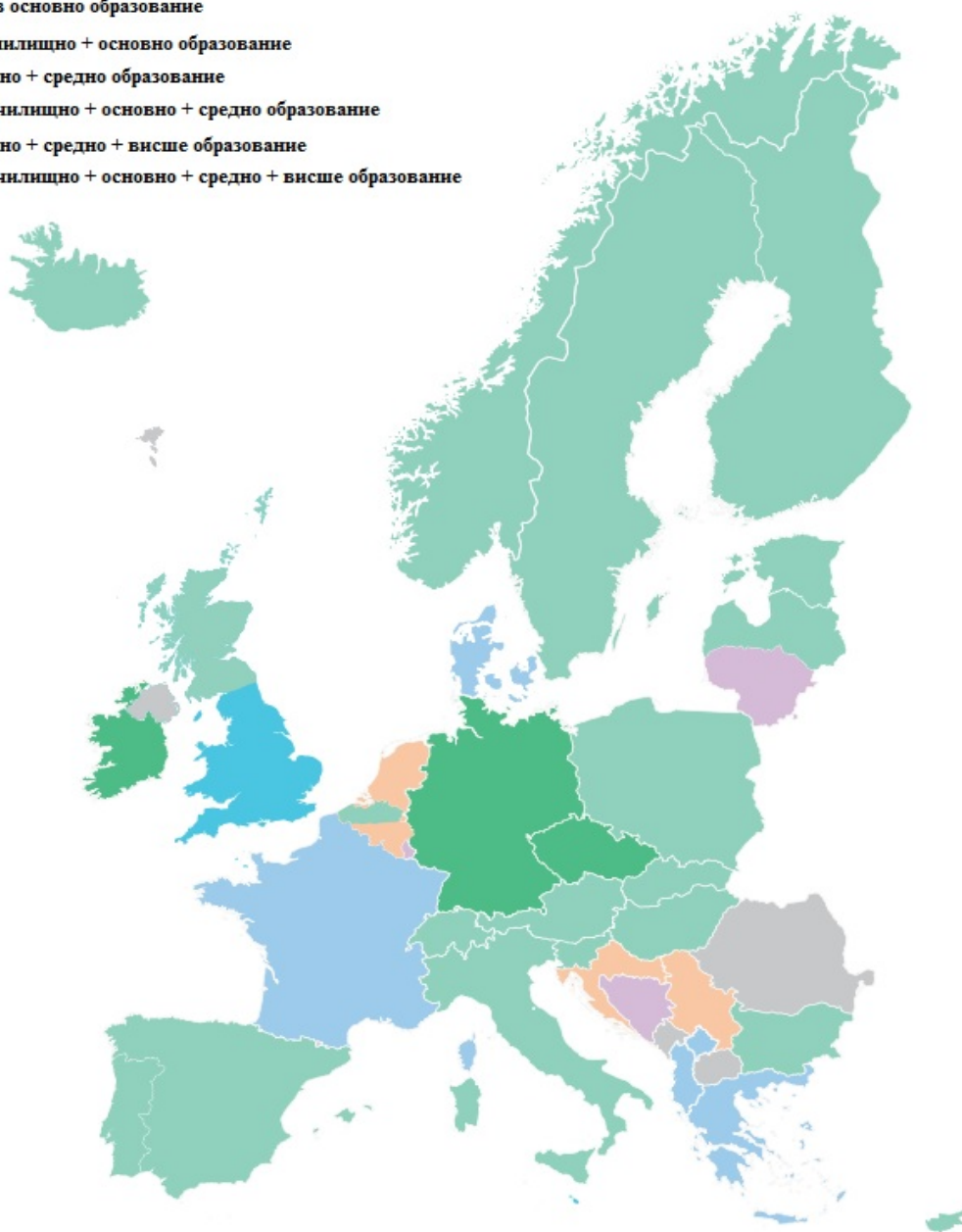
¹ Ръководството и идентифицираните добри практики са представени в раздел „Пътеводител за добри практики в образованието по пътна безопасност в ЕС. (стр. 22)

ОБУЧЕНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСТНОСТ В ЕВРОПА

Във всички европейски държави се провежда обучение по пътна безопасност (ОПБ), като в 24 от тях, отговорността е делегирана на *основните училища*. Пример за това са Хърватия, Нидерландия, Сърбия и Белгия (Регион Валония). В преобладаващата част от останалите европейски държави, обучението се провежда *и в средните училища*, а в 23 държави и *на ниво предучилищно образование*.

ПРЕГЛЕД НА ОБРАЗОВАТЕЛНИТЕ НИВА, В КОИТО СЕ ПРОВЕЖДА ОБУЧЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО

- Само в основно образование
- Предучилищно + основно образование
- Основно + средно образование
- Предучилищно + основно + средно образование
- Основно + средно + висше образование
- Предучилищно + основно + средно + висше образование



В Малта, Англия, Уелс, Чехия, Германия и Ирландия ОПБ се провежда *и на ниво висше образование*, а Чехия, Германия и Ирландия са единствените държави в Европа, в които се предоставя във всички степени на образование.

Отговорност за провеждане на обучение по пътна безопасност

В повечето държави, отговорността за провеждането на ОПБ се носи от Министерство на образованието. При някои от тях отговорността често се споделя и с други участници (Вж. Приложение 1) – с Министерството на транспорта (в пет държави), с полицията (в пет държави), с отговорна правителствена агенция (в две държави), с неправителствени организации (в три държави) или с други организации.

Във Финландия отговорността е поверена на Финландската национална агенция за образование, а в Нидерландия на *Министерството на инфраструктурата и околната среда*, което от своя страна делегира права на правителствена агенция. В Шотландия правителствената агенция „Транспорт“ отговаря за координирането на националните образователни дейности в областта на пътната безопасност, а внедряването и изпълнението им е възложено на местните власти в страната. В Англия и Уелс ситуацията е аналогична.

В Ирландия Министерството на транспорта носи еднолична отговорност за планирането и организирането на подобни обучения, а органът за пътна безопасност отговаря за внедряването и практическото им изпълнение. Изключение правят Дания и Швеция, където дейността е вменена на училищата и техните ръководства.

В Дания това положение създава особена ситуация, при която училищата са задължени да обучават учениците по безопасност на движението, но провеждането на самите обучения не се контролира от конкретно министерство. В резултат на това, всяко училище предприема разнообразни стъпки и прилага различни методи за обучение в тази област, поради което уроците и информацията, предлагани от училищата се различават напълно едни от други.

В Германия отговорността за провеждането на такива обучения, в основното и средното образование, се споделя между училищата и федералното ниво на управление, докато в предучилищното и висшето образование се носи главно от националното ниво на управление. С цел да се осигури хармонизирано обучение на училищно ниво в

цялата страна, министрите на образованието от всички федерални области се обединяват около приемане на общи основни правила, свързани със съдържанието и качеството на обучението.

Осигуряване на материали за обучение по безопасност на движението

В преобладаващата част от европейските държави материалите за обучение по пътна безопасност се осигуряват от повече от един доставчик. Някои издателски компании се специализират в разработването на учебни материали само в тази област и работят в тясно сътрудничество с органите, отговорни за провеждане на образователната политика в нея. Често като техни партньори се включват и НПО, които развиват дейност, свързана с пътната безопасност, като оказват съдействие при съставянето и разработването на учебните материали. В Германия асоциацията на застрахователите също участва активно в тези дейности, предоставяйки своята база, експертиза и практически съвети.

В Хърватия не съществува самостоятелен предмет за пътна безопасност, а обучението е част от други учебни предмети, поради което не са изготвени специализирани учебни материали. В Исландия и Литва те се предоставят единствено от Министерство на образованието, докато в Латвия това е основна отговорност на дирекция „Безопасност на движението по пътищата“, като част от ресорния орган.

Гръцкият институт за образователна политика създава и поддържа специализиран сайт, в който се публикуват само учебни материали по пътна безопасност. Те са предварително разгледани и одобрени от Министерство на транспорта и други оторизирани организации. Свободно достъпни са за учителите, които ги използват и прилагат в предвидените за това учебни часове.

Обучение на учители по безопасност на движението

Начинът, по който се обучават учителите се различава значително в отделните европейски държави.

В Албания, Нидерландия и Швейцария обучението се адресира основно към много ограничена група колежи за обучение на учители. Във Франция няма регламентация на процеса по подготовка на учителите. В Англия и Уелс има редица

непоследователни опити за регламентирането на такава практика, но без особен резултат.

В Чехия, Финландия и Норвегия колежите определят включването на ОПБ в учебните програми за подготовка на учители, докато в Исландия и Сърбия то се предлага под формата на избираеми дисциплини по време на базовото обучение на учителите. В Германия се предоставя кратко базово обучение в тази област по време на практическия стаж, непосредствено след завършване на висше образование.

Педагогическият институт в Кипър организира периодични семинари за обучение на учители. Подобни семинари (незадължителни) се организират в Португалия, където са разработени акредитирани обучителни курсове за учителите от различните образователни нива. В Гърция обучението се основава на добри практики от проекти за повишаване на пътната безопасност, финансирани от ЕС (например проекта AVENUE).

В Словения редовно се организират специализирани срещи за учители, а в Италия се провежда обучение по време на информационни дни. В Ирландия, на територията на висшите учебни заведения, се поставят специализирани щандове, на които се предоставя информация и се предлагат готови материали за обучение. Самите учители се снабдяват ежегодно с програма за пътна безопасност, която се разработва с тяхно участие и е свободно достъпна онлайн.

В Литва учителите получават готов, актуализиран методологичен материал, за самообучение, а в Шотландия екипи по пътна безопасност, формирани от местната власт, доставят актуални материали, които са адаптирани към потребностите на колежите за обучение на учители.

Във Фландрия и Белгия (Регион Валония), ОПБ не е част от учебната програма, предназначена за учители. Въпреки това, във всички области на Белгия се предлага незадължително обучение по пътна безопасност, което се провежда от НПО.

В Дания отговорна институция е *Датския съвет за безопасност на движението по пътищата* (Danish Road Safety Council), който предоставя материалите за обучение на учители и провежда курсове. Само в Полша и Словакия безопасността на движението по пътищата е включена в програмите за обучение на учители. В Полша

учителите завършат специализирано 18-месечно следдипломно обучение по „техники с елементи на обучение по пътна безопасност“. В Унгария се изпълнява проект за разработване и въвеждане на специален обучителен модул по пътна безопасност за учители.

Обучение по безопасност на движението в основното образование

Обучението по безопасност на движението не е специален предмет в основните училища в преобладаващата част от европейските държави. В повечето от тях няма нормативна регламентация, която да определя минимален брой учебни часове. От десетте европейски държави, в които пътната безопасност е заложена като специален предмет за изучаване, само в Австрия и Чехия има подобна регламентация. В Албания, Босна и Херцеговина, Гърция, Унгария и Словакия пътната безопасност не е определена като специален предмет, но въпреки това има регламентиран минимум учебни часове, които се провеждат ежегодно.

Законоустановеният минимален брой учебни часове варира значително в отделните държави. В Унгария учениците получават ОПБ, организирано общо в 6 урока по 45 минути за цялата учебна година. В Чехия получават по 20 часа годишно, а в Босна и Херцеговина по 23 часа годишно (и допълнителни 40 часа, които не са задължителни).

В Гърция броят на часовете за обучение варира в различните класове. Учениците в I, III и VI клас получават уроци по един час седмично за три месеца. Във II клас получават по един час седмично през цялата учебна година. В V и VI клас обучението се организира в рамките на 10 часа за цялата учебна година.

В държавите, при които няма законова регламентация за минимален брой учебни часове, границата варира широко в зависимост от отделните училища. В Нидерландия учениците получават по 45 минути обучение всяка седмица. Учителите в Литва определят 40 часа годишно за подобно обучение на децата, в Словения определят 25 часа годишно, а тези в Малта от 10 до 20 часа годишно.

В Кипър всяка година се провеждат от 10 до 15 обучителни сесии по 45 минути всяка, докато във Франция се отделя най-много един час месечно за нея. В Люксембург се определя само една дейност годишно, която е посветена на безопасността на

движението по пътищата, а в Исландия се провежда лекция от експерт по пътна безопасност за един час всяка пролет, след което отговорните за това учители продължават дейността.

В Белгия (Регион Фландрия) децата имат средно по 20 часа обучение за пътна безопасност всяка година, но това варира значително в зависимост от конкретното училище. Подобен пример е и Валония, където в някои училища се провежда ОПБ до 10 дни годишно, докато в други не се провежда изобщо.

Подобен широк спектър от вариации се наблюдава и в Швеция, където директорите на училищата са оторизирани сами да преценяват ежегодно колко часа да се посветят на ОПБ за учениците, съгласно натовареността на учебните програми. Възможността за вземането на подобно решение е предоставена на училищните ръководства и учителите в Португалия и Полша, като полските учители желаят часовете за пътна безопасност да се увеличат, особено в по-горните класове.

В седем европейски държави е невъзможно или е прекалено трудно да се прецени колко учебни часа за пътна безопасност се провеждат в основните училища на месечна или годишна база. Пример за това е Норвегия, където учебните часове обхващат основни тематични направления и притежават интердисциплинарен характер, свързан с развитието на разнородни умения. Акцентира се не върху брой проведени часове, а на екипно придобити знания чрез практическо обучение на открито, по време на игра или при разходки и екскурзии. Естония и Косово възприемат и прилагат подобен подход, но и при двете държави обучението е интегрирано в няколко различни предмета от учебната програма.

Обучението по безопасност на движението по пътищата съдържа едновременно теоретични и практически елементи в почти всички държави в Европа, с изключение на Албания, Косово, Латвия и Португалия, където се набляга само на теорията. Същевременно в нито една европейска държава не се осъществява обучение единствено чрез практически уроци (Норвегия единствена се доближава до подобен модел).

В преобладаващата част от европейските държави не се провеждат *изпити* във връзка с ОПБ. Същевременно в Албания и Косово се провеждат писмени изпити, докато във Валония, Чехия и Литва се провеждат практически изпити. Във Фландрия,

Германия, Нидерландия, Полша, Словакия, Словения и Швейцария се провежда писмен и практически изпит. В Норвегия 70% от училищата провеждат обучение по колоездене. Провежда се „тест“, който няма характер на изпит и оценка, а по-скоро служи за упражнение, чрез което се прилагат придобитите знания по пътна безопасност.

В основните училища обикновено се разглеждат теми, които могат да бъдат определени в две широки категории: *правила за движение по пътищата и безопасно поведение*. В повечето държави учениците в основното училище се обучават за правилата за движение и значението на пътните знаци. Уроците акцентират основно върху безопасното поведение на пътя, като се набляга главно върху ролята им като участници в пътното движение (пешеходци и велосипедисти) и безопасното пресичане на пътищата. Някои страни акцентират върху безопасното поведение и използване на обществения транспорт и действията на всеки ученик, в ролята му на пътник в автомобил.

В Исландия, Германия, Люксембург, Норвегия, Полша, Сърбия, Англия и Уелс повечето уроци са посветени на това как учениците да стигнат безопасно от дома до училището. Във Финландия, Германия и Швеция се акцентира върху пътната безопасност в кварталите. В Австрия, Фландрия, Дания, Унгария, Ирландия, Литва, Нидерландия и Сърбия от основно значение е изграждането на умения за разпознаване на рисковете по пътищата и детайлното запознаване с начините за ефективното им преодоляване. Във Финландия, Полша и Сърбия се провежда обучение за използване на защитно и обезопасително оборудване.

В няколко държави се прави разграничение между възрастовите групи на ниво основно образование. Например, малките деца в основните училища в Дания се обучават да бъдат безопасни пешеходци, докато учениците на 11 и 12 години се обучават за безопасно колоездене.

В Шотландия по-малките деца са обучават да носят предпазен колан и да пресичат безопасно пътищата. При по-големите акцентът се поставя върху преодоляване на разсейването по време на път, правейки възможно най-безопасния избор. Набляга се на изграждането на *навика да казват „не“ в животозастрашаващи*

ситуации, когато връстниците им упражняват натиск върху тях да нарушат правилата за пътна безопасност.

Основните цели на ОПБ в основните училища са обобщени в **две групи**:

- формиране на разбиране на правилата за движение и пътните знаци;
- придобиване на умения и знания, необходими за безопасно поведение като участници в пътното движение (пешеходци, велосипедисти и пътници).

Акцентираща се върху идентифициране на опасни ситуации при трафика в по-широката училищна среда и придобиване на необходимите умения и разбиране на правилата за движение, за да могат учениците да се движат самостоятелно и безопасно като пешеходци и велосипедисти по познати маршрути, проявявайки готовност да се съобразяват с останалите участници в движението.

Пример за това е Фландрия, където целите на ОПБ се поставят още в предучилищното образование и са насочени към изграждане на умения за разпознаване на околността и местата в нея (къде децата могат да играят безопасно и къде не), за да осъзнаят, че трафикът действително крие рискове.

Уроците по пътна безопасност се провеждат от *различни субекти*. В повечето държави са класните ръководители, докато в други за това отговаря учител по друг предмет, който е натоварен с обучението. Малко над половината от държавите предпочитат да извличат външни експерти, които водят уроците по пътна безопасност. В повечето случаи експертите участват на доброволни начала (без заплащане).

Съществуват изключения, като Исландия и Португалия, където училищата заплащат вознаграждения на експерти за проведени уроци. Подобна е ситуацията в Белгия и Нидерландия, но там отговорните публични органи споделят по равно разходите за обучението. Единствено в Ирландия и Унгария отговорните публични органи покриват изцяло разходите за участието на външни експерти по пътна безопасност.

Националната служба за обучение по пътна безопасност в Ирландия е определила десет специализирани служители, които отговарят за повишаване на знанията и уменията за пътната безопасност на учениците. Те посещават всяко

училище в рамките на тригодишен цикъл. Във Франция външни експерти участват на доброволни начала в подобни дейности, а в Кипър и Гърция обикновено са представители на НПО, които получават външно финансиране.

В Дания се назначава учител за контакт, който отговаря за ОПБ. В Швейцария се привличат полицейски служители, които отговарят за тази дейност. Те провеждат уроци или оказват помощ във връзка с пътната безопасност. Ситуацията е подобна и в Австрия, Белгия, Кипър, Франция, Германия, Полша, Португалия и Сърбия.

Обучение по безопасност на движението в средното образование

Обучението по безопасност на движението по пътищата е специален предмет в средните училища само във Франция, Исландия, Италия, Норвегия и Швейцария. В тези държави няма минимално нормативно изискване за броя на часовете. Такова изискване има в Албания (12 часа годишно), Кипър (8 урока по 45 минути годишно) и Словакия (броят не се споменава). В Латвия учениците получават ОПБ веднъж месечно. В Гърция е въведена „тематична седмица“ за средното училище, по време на която учителите избират теми, свързани със здравето и безопасността на движението.

В другите държави тази тематика е по-малко структурирана и не особено добре развита на това образователно ниво. Учениците в Исландия обикновено имат два дни обучение по безопасност на движението през пролетта, както и няколко пътувания, по време на които се запознават на практика с правилата за движение по пътищата. Във Фландрия и Словения продължителността на обучението е индивидуално за отделните училища и обикновено е от един до два дни (във Фландрия) или от един до шест часа (в Словения).

В Австрия и Португалия учителите имат възможност да определят обема и продължителността на ОПБ, докато в Дания, Унгария и Малта това зависи основно от училищното ръководство. Една от страните с най-голямо разнообразие в това отношение е Швеция. В Естония, Косово и Полша е трудно да се прецени продължителността на обучението, защото темата е интегрирана в други предмети и притежава интердисциплинарен характер. Същото важи за Финландия, където се предлага и като незадължителен курс.

В Норвегия се провежда обучение на учениците в избираем курс за пътна безопасност и трафик в допълнение към учебната програма. В случай че го изберат, те имат два часа седмично. Училищното ръководство избира темата и времето за провеждане на курса.

Обучението по пътна безопасност в средното образование, в повечето държави (около 16), е само теоретично. В останалите (около 13) е комбинирано – теоретично и практическо. Няма данни за европейски държави, в които да се провеждат само практически занимания по пътна безопасност в средните училища.

В 25 от 29 държави, на ниво средно образование, **не се провеждат изпити** за оценяване на знанията и ученията. Писмен тест се провежда в Албания, Франция и Косово, а само в Словакия учениците се явяват на писмен и практически изпит.

Важните теми в средните училища са знанията относно правилата за движение по пътищата, безопасното поведение (като пешеходци, велосипедисти, пътници и потребители на обществения транспорт), признаването и избягването на рискове.

Значителна част от държавите обръщат сериозно внимание на запознаването с рисковете и предизвикателствата пред бъдещите млади шофьори. Такива са – превишаване на скоростта, шофиране в нетрезво състояние или под влиянието на наркотици, отвличане на вниманието (смартфон и др.)

В Австрия, Фландрия, Финландия, Франция, Германия, Италия и Латвия ОПБ е фокусирано върху безопасното управление на автомобили, велосипеди и мотопеди. Учениците в Кипър проучват статистическите данни за пътнотранспортните произшествия и разработват предложения за подобряване на безопасността на движението по пътищата, като част от някои учебни дисциплини.

В Германия се обръща съществено внимание на темите свързани с алтернативни двигатели и технологии, икономически и екологични аспекти на пътната безопасност и придвижването, разработването и проектирането на ориентирана към бъдещето устойчива мобилност в градовете и др. Във Фландрия общите цели на ОПБ се определят в рамките на личните цели за здраве и безопасност, като включват възможността за прилагане на правилата за движение по пътищата и безопасно

използване на личния и общественя транспорт. Целите не са обвързващи и не се провежда изпит за оценяване.

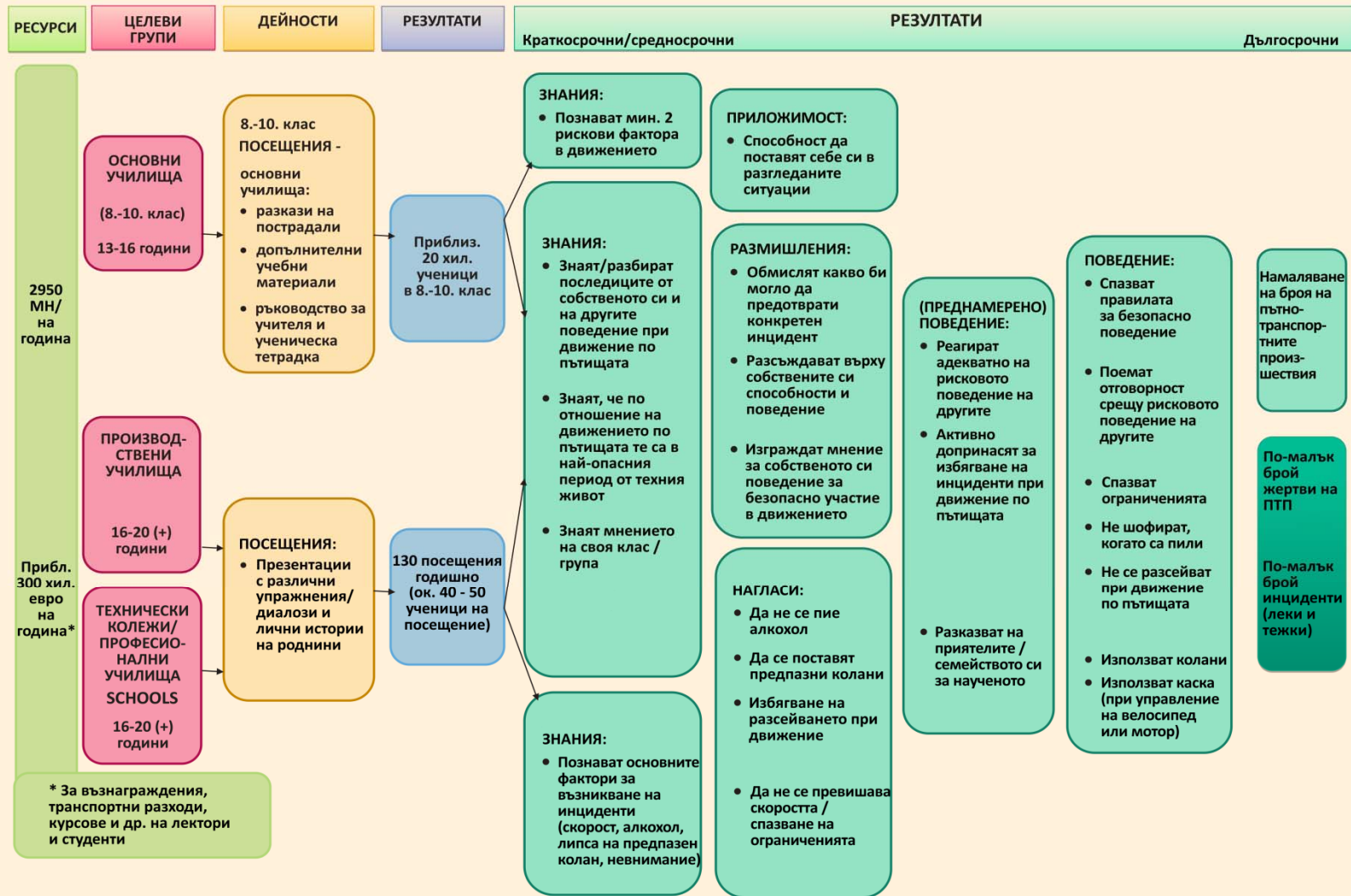
В Кипър, през първите три години от обучението на учениците (12 – 14 години), се очаква да развият способност да идентифицират и оценяват фактори, причиняващи инциденти, средства за защита, безопасност в ежедневната си среда и ангажиране с лични и колективни действия за предотвратяване, намаляване или дори елиминиране на пътните инциденти. През последните три години, от учениците (15 – 18 г.) се очаква да идентифицират факторите, които биха могли да повлияят на тяхното поведение в качеството им на пешеходци, велосипедисти, пътници и бъдещи млади шофьори.

В Норвегия се поставят специфични цели за придобиване на компетентност след X клас, които са свързани с учебната програма по природни науки. Разяснява се, как оборудването за безопасност при пътуване предотвратява и намалява нараняванията при сблъсък.

В Дания Националният съвет по пътна безопасност разпространява *Структурата на обучението за безопасно участие в движението по пътищата*, изготвена на базата на теорията на промяната и нейното управление.

Фигура 1. Структура на обучението за безопасно участие в движението по пътищата на Националния съвет по пътна безопасност в Дания

ТЕОРИЯ НА ПРОМЯНАТА: РЕАЛНА ИНТЕРВЕНЦИЯ



В почти всички европейски държави ОПБ се предоставя от различни субекти в средното образование, а в 11 от тях се провежда и от различни участници. Например, уроците по пътна безопасност в Исландия и Италия обикновено се водят от класния ръководител, но това може да се извършва и от учител по специален предмет или от външни експерти.

В 15 държави е обичайна практика учителите по определен предмет да водят уроци по пътна безопасност, докато в други 10, класният ръководител е натоварен с тази отговорност. Само в Норвегия и Швейцария преподавателите по въпросите на безопасността на движението са експертни лица – полицейски служители.

Външни експерти провеждат уроци по пътна безопасност в средните училища на 14 държави. В Италия, Малта, Полша, Испания и Швеция външният експерт не получава възнаграждение, докато в Исландия и Португалия училищата покриват разходите. В Ирландия и Словакия отговорното министерство осигуряват заплащането, докато Швейцария е единствената държава, в която понякога полицейските органи поемат финансирането.

В Дания уроците са безплатни само при условие, че външните експерти са осигурени от *Съвета за безопасност на движението*. В Словения полицията или правителствените агенции предоставят такива уроци безплатно, а експерти от неправителствени организации получават заплащане, ако участват в тях.

Във Фландрия финансирането на външни експерти се споделя между училището и правителствена агенция, докато в Кипър и Гърция външните експерти са от НПО.

В Гърция външни експерти обикновено се канят от учителите, които координират ОПБ в един или няколко класа. Разходите, свързани с изпълнението на образователните програми в тази област, се поемат от правителствените агенции и общинските власти, а в някои случаи и от частни спонсори. Десетте специализирани служители в Ирландия, отговарящи за повишаване на пътната безопасност, посещават и всяко средно училище в същия тригодишен цикъл, каквато е практиката при основните училища.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1							
Субекти, отговорни за обучението по безопасност на движението							
	Министерство на образованието	Министерство на транспорта	Правителствена агенция	Полиция	НПО	Търговска организация	Друго
Албания							
Австрия							
Белгия (Фландрия)							
Белгия (Валония)							
Босна и Херцеговина (Република Сръбска)							
България							
Хърватия							
Чехия							
Кипър							
Дания							
Естония							
Финландия							
Франция							
Германия							
Гърция							
Унгария							
Исландия							
Ирландия							
Италия							
Косово							
Латвия							
Литва							
Люксембург							
Малта							
Холандия							
Норвегия							
Полша							
Португалия							
Сърбия							
Словакия							
Словения							
Испания							
Швеция							
Швейцария							
Обединено кралство (Англия и Уелс)							
Обединено кралство (Шотландия)							

Източник: European Transport Safety Council

ПРИЛОЖЕНИЕ 2											
Основно образование											
	Специален предмет		Формат на уроците			Изпити				Цели на обучение	
	Да	Не	Само теоретични	Само практически	И двете	Няма	Писмен	Практически	И двете	Да	Не
Албания											
Австрия											
Белгия (Фландрия)											
Белгия (Валония)											
Босна и Херцеговина (Република Сръбска)											
България											
Хърватия											
Чехия											
Кипър											
Дания											
Естония											
Финландия											
Франция											
Германия											
Гърция											
Унгария											
Исландия											
Ирландия											
Италия											
Косово											
Латвия											
Литва											
Люксембург											
Малта											
Холандия											
Норвегия											
Полша											
Португалия											
Сърбия											
Словакия											
Словения											
Испания											
Швеция											
Швейцария											
Обединено кралство (Англия и Уелс)											
Обединено кралство (Шотландия)											

Източник: European Transport Safety Council

ПРИЛОЖЕНИЕ 3											
Средно образование											
	Специален предмет		Формат на уроците			Изпити				Цели на обучение	
	Да	Не	Само теоретични	Само практически	И двете	Няма	Писмен	Практически	И двете	Да	Не
Албания											
Австрия											
Белгия (Фландрия)											
България											
Чехия											
Кипър											
Дания											
Естония											
Финландия											
Франция											
Германия											
Гърция											
Унгария											
Исландия											
Ирландия											
Италия											
Косово											
Латвия											
Малта											
Норвегия											
Полша											
Португалия											
Словакия											
Словения											
Испания											
Швеция											
Швейцария											
Обединено кралство (Англия и Уелс)											
Обединено кралство (Шотландия)											

Източник: European Transport Safety Council

Източници:

1. European Transport Safety Council.
<https://etsc.eu/category/publications/>.
2. European Commission, Mobility and Transport, Road Safety.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/home_en.
3. European Commission, Mobility and Transport, Road Safety, Fact & Figures.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-facts-figures-1_en.
4. European Commission, Road Safety, External Resources, National Road Safety Strategies and Action Plans.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/useful-links/policy-orientation_en.
5. Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe – European project for traffic safety.
<http://www.avenuefortrafficsafety.eu/index.html>.
6. European Commission, Transport Themes, Clean Transport Urban Transport, Cycling.
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en.

7. European Commission, Europe on the Move, Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0293>.
8. Reducing casualties involving young drivers and riders in Europe, 2016.
https://etsc.eu/wp-content/uploads/2017_01_26_young_drivers_report.pdf.
9. Implementation Strategy: A stakeholder guide to integrate Traffic Safety Culture in road safety strategies, Report, 2018.
https://www.trasacu.eu/wp-content/uploads/2018/07/D5.1_Implementation-Strategy_final.pdf.
10. World Health Organization, Regional Office for Europe, Fact sheets on sustainable development goals: health targets, Road Safety, 2017.
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/351444/3.6-Fact-sheet-SDG-Road-safety-FINAL-10-10-2017.pdf?ua=1.
11. National Transport Agency-Transport Scotland, Publications.
<https://www.transport.gov.scot/about/>.
12. Department for Transport, UK, Road Safety Publications and Reports.
<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport>.
13. Finnish National Agency for Education, Curricula and qualifications.
https://www.oph.fi/english/curricula_and_qualifications.

ПЪТЕВОДИТЕЛ ЗА ДОБРИ ПРАКТИКИ В ОБРАЗОВАНИЕТО ПО ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ В ЕС

В Публикацията „Пътеводител за добри практики в образованието по пътна безопасност в Европейския съюз“, на Службата по пътна безопасност (Kuratorium für Verkehrssicherheit) на Австрия, са систематизирани примери от различни държави за ефикасни дейности в областта на образованието по пътна безопасност (ОПБ).

Посочено е, че ключов елемент е създаването и промяната на отношението към безопасно и социално отговорно поведение в пътния трафик. Освен дългосрочната перспектива за формиране и развитие на нагласите, ОПБ трябва да се разглежда и като прехвърляне на „житейски умения“ или основно средство за оцеляване.

В документа се подчертава, че ОПБ е мултидисциплинарна задача, която включва множество институции, отговорни органи и редица други заинтересовани страни, включително широката общественост.

Обърнато е внимание на факта, че за да се оптимизират синергиите и да се създаде климат на сътрудничество, а не на конкуренция, системата трябва да се основава на ясно разпределение на задачите между отделните публични участници. В противен случай, съществува сериозен риск от дублиране на усилията и липса на ефективност от действията и инициативите.

Система за координиране на образованието по пътна безопасност в държавите членки на ЕС

В документа се препоръчва създаването на координационни органи, мрежи или платформи и идентифициране на активни лица (експерти, специалисти в сферата) за контакт на всички нива и във всички участващи институции. Добрата практика в координацията се опира на няколко фактора:

1. Изграждане на система от представители на всички участващи институции, организирани в групи (по-продуктивни са по-малките групи). Те трябва да представляват различни интереси, за да могат да разработят оперативни решения.

2. Всеки координиращ орган трябва да има специфична роля в цялата система. Това следва да бъде отразено в съгласувани работни програми за ограничен период от време – две до три години.

3. В центъра трябва да се поставят *практикуващите, тези, които работят на място*. Важен аспект в това отношение е организирането на редовни събития, които насърчават контактите „лице в лице“ и обмяната на опит, както и дейностите за разпространяване на знания и опит.

4. Информационният поток трябва да е двупосочен, за да се подобри способността за учене и времето за реакция на системата. Това означава, че координацията, изследванията и управлението трябва да общуват с практикуващите на място и обратно.

Фигура 1. Координация на системата за образование по пътна безопасност



Най-често предоставянето на ОПБ за деца и юноши в държавите членки е чрез образователни институции – училища, детски градини и предучилищни заведения. Само няколко държави са предприели сериозни усилия за ангажиране на по-широк кръг от обществото с тази задача. Например, **Финландия и Нидерландия** включват инициативата в процеса на учене през целия живот. Този подход разглежда ОПБ като широкомащабна дейност, която изисква активното участие и на други организации, като например здравеопазването, младежките центрове и спортните асоциации, застрахователните дружества, автомобилните производители, родителските организации, НПО и др.

Друг аспект на координацията и развитието на партньорството в тази сфера е ролята на местните мрежи за действие. Примери от **Обединеното кралство, Швеция и Финландия** демонстрират необходимостта от изграждане и укрепване на местни мрежи по пътна безопасност.

На местно ниво, ефективното образование по пътна безопасност трябва да разчита на координираните усилия на няколко институции. Посочва се, че е важно да се определят *лица за контакт*, които са активни в мрежата и координацията на местно ниво. Те се нуждаят от стимули за изпълнение на тази функция. В **Обединеното кралство и Ирландия** служителите по пътната безопасност (наети от местната власт) действат като местни координатори. В **Германия и Дания** се определят учители, не само като лица за контакт, но и с правомощия да осъществяват сътрудничеството и да организират съвместни инициативи с всички участници в местната мрежа.

Във **Финландия** обучението на децата по пътна безопасност в предучилищна и училищна възраст е тясно свързано с плановете за безопасността на движението на общините. Мероприятията и дейности се изготвят, планират и провеждат съвместно, като за това отговарят, предварително сформирани и натоварени със задачата, работни групи.

Посочен е и друг пример за резултатна практика – *Годишна седмица по безопасност на движението в училищата във Финландия*. Една от основните ѝ цели е да се повиши ангажираността и интереса на училищния персонал и родителите в тази дейност. В рамките на една седмица, в училищата и центровете за дневни грижи се провеждат ежедневни събития по пътна безопасност. Благодарение на включването на широк кръг партньори, включително *Националния съвет за пътна безопасност, Червения кръст, полицията и организации за работа с младежки*, тези видими и всеобхватни интервенции се провеждат ежегодно, с голям успех.

В Северен Брабант, една от 12-те провинции на **Нидерландия**, е разработена програма, която интегрира ОПБ през цялата училищна кариера на децата/учениците (от 4 до 16 години). Училищата, които участват в програмата, имат възможност да получат сертификат – **печат(етикет)** по ПБ.

Той представлява **лого**, което може да бъде поставено на видно място в училищната сграда. Независима комисия инспектира училищата, в качеството си от една страна на консултант, а от друга, като контролор по качеството. Заедно с представители на провинцията, Комисията разработва стратегии за включване на възможно най-много училища в програмата. Пет други провинции се присъединяват към инициативата, като всички те прилагат едни и същи стандарти. Участващите училища получават финансова подкрепа от провинцията.



Авторите посочват, че определянето на обхвата, съдържанието и контекста на ОПБ в учебните програми е важна предпоставка за спазването на определени стандарти. Препоръчва се разработването и приспособяването на учебните програми да бъде включено *в широка и отворена стратегическа дискусия*. Съставянето на учебната програма трябва да се възприема като една от малкото възможности за започване на по-широка дискусия сред потенциалните заинтересовани страни.

Набляга се на вероятността ОПБ да се „загуби“ в голямото количество теми, разглеждани в училищата. Една от причините за това е, че ОПБ се възприема като „хоризонтален субект“, който не е предмет сам по себе си, а елемент, който трябва да се изучава и в другите учебни предмети. Това разбиране има и **недостатъци**:

- **От една страна**, когато образованието по пътна безопасност е *отделен учебен предмет или е свързан с един единствен предмет*, учителите се чувстват претоварени с много предмети и задачи и прибегват до комбиниране с друго съдържание, за да пестят време и ресурси.
- **От друга страна**, при включване на *ОПБ в няколко други предмета*, съществува рискът, никой да не поеме отговорност и тази дейност да се маргинализирана в конкуренция с други хоризонтални теми, като здравно, екологично, гражданско образование и др.

Препоръчва се ОПБ да бъде свързано или с един ясно определен предмет, или в случай на интегриране в повече предмети, да се изгради оперативен механизъм за координиране, за да се избегне negliжирането му. Добрата практика изисква

осигуряване на възможности *за работа в екип*, съставен от учители по различни учебни предмети, с което се осигурява по-добър резултат.

Пример за добра практика е програмата по пътна безопасност *„В безопасност ли сте?“*, предназначена за учениците от VI до X клас в град Малмьо, **Швеция**. Изготвени са три учебника, в които темата за безопасността на движението е интегрирана в различни учебни предмети. Важно условие е учителите да действат като екип. Обикновено участват от 4 до 6 учители. Те обсъждат и разработват схема за интегриране на избраните теми в своите предмети, като предварително залагат и резултатите, които трябва да постигнат. Работата на екипа се документира и се представя пред училищната общност. В ръководството за учителя се предоставят изчерпателните насоки за организирането на програмата и съпътстващите я инициативи. В него се дефинира и участието на други заинтересовани страни – полиция, жертви на ПТП, експерти по оказване на първа помощ и др. Важно място е отделено на насърчаването и активното ангажиране на учениците и родителите чрез ролеви дейности, практически занимания, изложби и др.

Друг пример за организация на образованието по пътна безопасност, свързана с един предмет и с един учител, са началните училища в **Германия**, където тази дейност е част учебния предмет *„Sachkunde“* (социални умения). В този случай, по-малко вероятно е феноменът на „потъването“ на ОПБ да се случи, тъй като в такива случаи, тематиката е вградена в добре дефиниран контекст и отговорността за обучението е ясно определена.

Обърнато е внимание на факта, че в **много държави**, качеството и обхватът на ОПБ в образователните институции зависи до голяма степен от *ангажираността и индивидуалните интереси на учителите*. Характерно е за страни, където ОПБ е задължителна част от учебната програма, с определено съдържание и обхват. Интересът и ангажираността на учителите се увеличават, когато те са добре подготвени. Липсата на образование и обучение по темата води до липса на интерес и ангажираност, което впоследствие рефлектира върху качеството на ОПБ. Според авторите, учителите и полицейските служители са основните действащи лица в тази дейност.

Идентифицирани са някои добри примери, свързани мотивацията и обучението на учителите.

В Дания всяко училище има учител за контакт, който отговаря за управлението на инициативите и предоставянето на необходимите материали. Те преминават през обучение, което се предлага от *Датския Съвет за безопасност на движението по пътищата*. Курсът е отворен както за учители, така и за полицейските служители. Цялостната програма включва няколко ключови елемента – представяне и свързване с активни партньори, запознаване и включване в мрежи за работата по безопасността на движението, практически обучения по пътна безопасност и запознаване с актуалните статистически данни и съответното законодателство.

Заключение

Авторите обобщават резултатите от проучването с препоръки относно определянето на обхвата на ОПБ в учебните програми.

Посочва се, че само повторението има дълготраен ефект. Ефективността в тази област изисква достатъчно време и повторение на реални пътни ситуации и начините за реакция. Примерите за добра практика показват, че обученията трябва да бъдат организирани в поредица от модули за по-дълъг период от време. Обобщава се, че **10 часа годишно е абсолютен минимум за осигуряване само на основни познания по пътна безопасност.**

Източници:

1. Austrian Road Safety Board, Austria, Good Practice Guide on Road Safety Education
https://pracoreana.com/sites/default/files/rose_25.pdf
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/suprem_e_d_handbook_for_measures_at_the_european_level.pdf
2. The Danish Road Safety Council
www.sikkertrafik.dk
3. German Traffic Safety Council
www.dvr.de
4. The Swedish National Agency for Education
www.skolverket.se
5. Finnish National Board of Education
www.oph.fi
6. European Automobile Manufacturer Association
www.acea.be
7. European Commission Directorate-General Energy and Transport

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport

8. Intelligent Transport Systems and Services in Europe

www.ertico.com

9. Intelligent Transport Systems and Services in Europe

www.ertico.com

10. European Federation of Road Traffic Victims

www.fevr.org

11. European Federation of Road Traffic Victims

www.fevr.org

12. European Traffic Police Network

www.tispol.org

13. The Red Cross/EU Office

www.redcross-eu.net

ПРИМЕРЪТ НА НИДЕРЛАНДИЯ

Обучението в областта на транспорта и безопасното движение по пътищата в Нидерландия е свързано с изучаване на пътните правила и ситуацияите от реалността. Целта е изграждане на трайни знания, формиране на необходимите умения и нагласи у гражданите, необходими за безопасно участие в пътното движение. Акцентиращ се върху адекватността на гражданите, през всички етапи от техния живот, към измененията на пътния трафик и правилата за движение. Основният мотивиращ фактор в обучението е безопасното придвижване и опазването на живота на всеки гражданин, независимо от неговата възраст.

За разработването на политиката за пътна безопасност е отговорно *Министерството на инфраструктурата и околната среда* и подчинената му пътна агенция, която впоследствие прилага политиката на практика. Те работят в тясно сътрудничество с провинциите, градските райони и общините, които отговарят за безопасността на движението по пътищата под тяхна юрисдикция. Основните партньори, с които си сътрудничат са:

- *Безопасен трафик Нидерландия* (Veilig Verkeer Nederland) – самостоятелна организация, която работи за превенция на превишената скорост, шофирането под въздействието на алкохол и агресията на пътя на местно, регионално и национално ниво;
- *Регионалните органи по пътна безопасност* (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid) – намират се във всяка провинция и предоставят

информация, обучение и съвети относно проектирането и разположението на инфраструктурата за формиране на по-безопасни транспортни потоци от автомобили и пешеходни зони;

- *Институт за изследвания по пътната безопасност* (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) – отговаря за провеждането на научни изследвания в областта на подобряването на пътната безопасност. Предоставя информация и професионална експертиза в тази област;
- *Експертен център по трафик и транспорт на Прокуратурата* (Landelijk Parket Team Verkeer) – съвместно с полицията, наблюдава спазването на правилата за движение по пътищата, санкционира нарушителите и завежда съдебни дела за налагане на по-строги наказания на нарушителите.

Обучението по безопасност на движението по пътищата е задължителна част от учебната програма в основните училища. Отговорни лица за провеждането му са класните ръководители или учители по специализирани предмети. Провежда се също и от публични организации за пътна безопасност, НПО и родители. Извън училищата, ОПБ засяга всички участници в движението и обхваща възможните роли, в които влиза всеки от тях. Предназначено е за деца, ученици, начинаещи и опитни шофьори, пешеходци, пътници в обществения транспорт и др.

Според специализираните органи, ефектите от обучението в тази област са трудни за определяне, а измерването им не е възможно единствено чрез степента на пътни инциденти като основен маркер. Изследванията на национално ниво показват, че активното провеждане на подобно обучение оказва положително влияние върху отношението и поведението на учениците и гражданите, единствено при условие, че програмата за обучение е добре структурирана.

Изискванията за правилното структуриране на програмите за ОПБ се свеждат до:

- акцент върху поведението, за което е доказано, че има пряка връзка с пътната безопасност;

- фокус върху целеви групи, които показват проблемно поведение, като участници в пътното движение (при тях често се постига положителна промяна в поведението за относително кратко време);
- акцент върху причините, поради които дадена група демонстрира негативно поведение (например, нарушаването на пътните правила, проявата на агресия и др.);
- широк набор от подходи и предоставяне на възможности за обучение и натрупване на личен опит чрез поставяне в разнообразни ситуации от пътното движение.

Националната политика налага принципа на „Обучение по пътна безопасност през целия живот“ (Lifelong Road Safety Education). Важна част от него е правилната оценка на необходимостта от обучение в областта на транспорта и пътната безопасност. Това включва предварителна оценка на въздействието, която акцентира върху евентуалния ефект от реализирането им (подобряване на поведението, познанията или нагласите), дидактическото качество на обучителните материали и достигането до целевите групи.

Предварителната оценка на въздействието дава възможност да се структурират ефективни програми и да се преустановят или подобрят други, които имат по-слаб ефект върху целевите групи.

Ефективното обучение изисква изграждането на логическа връзка между проблемите при пътната безопасност, поведението на участниците в движението и дидактическия метод, който се избира и прилага. По тази причина, образователните програми се фокусират върху поведението на децата и възрастните при движение по пътищата. Практиката показва, че положителен ефект се постига при активна и целенасочена работа с целевата група, която показва проблемно поведение по пътищата (например, малките деца и възрастните хора).

Структурата и съдържанието на програмата за обучение трябва да отчита причините, поради които целевата група показва конкретно поведение (например, откриване на конкретните причини за рецидивиращо проблемно поведение). Програмата трябва да предлага възможности за обучение чрез личния опит.

От съществено значение е съчетаването на формално обучение и практически упражнения в безопасни условия, които позволяват на младежите да трупат опит в сложни ситуации, като участници в движението по пътищата, за да преценяват как да постъпват в подобни условия.

Най-предпочитани са следните шест дидактични изходни точки, които са много подходящи за ОПБ:

- интегриране на теория и практика;
- насърчаване на способностите за самообучение;
- предаване на знания и разбиране в смислен контекст;
- използване на неформално обучение;
- акцентирание върху всички нива на безопасно поведение при движение по пътищата;
- фокусиране върху социалните, комуникационните и моралните аспекти на участието в движението по пътищата.

Особено предпочитано, в последните години, е използването на виртуална реалност, електронно обучение, ролеви игри и др. Към този момент има малко проучвания относно ефективността от прилагането им, но е доказано, че се възприемат по-добре от младото поколение.

В основните училища обучението по безопасност на движението е задължителна част от учебната програма, за разлика от средните училища. Въпреки това, има учебен предмет, който засяга тази тематика и е включен в основните цели на средните училища. В по-ниските класове ОПБ е част от други предмети и има интердисциплинарен характер.

Характерно е провеждането на мащабни кампании за шест целеви групи както следва:

- от 0 до 4 години (ранно и предучилищно образование);
- от 4 до 12 години (основно образование);
- от 12 до 16 години (средно образование);
- от 16 до около 25 години (начинаещи шофьори);

- от 25 до около 60 години (притежатели на шофьорски книжки);
- от около 60 години (възрастни участници в движението).

При целевата група от 0 до 4 години родителите разясняват на децата, какви рискове съществуват, когато са участници в пътното движение или играят в близост до места с голям трафик. Децата се запознават с основните принципи за пресичане на пътя и поведението в близост до подобни места в училище.

При следващата целева група от 4 до 12 години се наблюдава желание за поемане на отговорност и изграждане на собствено поведение, което е отговорно и към безопасността на околните при движението по пътищата.

В следствие на провеждане на обучение по пътна безопасност тийнейджърите на възраст от 12 до 16 години описват самостоятелно какви аспекти са важни според тях за безопасното движение по пътищата.

Младежите на възраст от 16 до около 25 години, част от които обикновено са начинаещи шофьори, осъзнават и описват рисковете, които играят съществена роля в извършването на маневри в трафика, начините за това как да ги анализират и възможностите за предотвратяване на инциденти.

Гражданите от 25 до около 60 годишна възраст (които притежават шофьорски книжки) сами преценяват кои правила са задължителни за спазване и се аргументират относно тяхната важност в конкретни ситуации.

Лицата около и над 60 годишна възраст разполагат с достатъчно опит в областта на пътната безопасност и дават предложения на местните органи за усъвършенстване на правилата за движение по пътищата, с цел оптимизиране на учебните програми.

Информацията се предава едностранно от учител/учител към някоя от целевите групи, а взаимодействието е ограничено. Тази форма на обучение е особено подходяща, в случай че се преследва повишаване на знанията и не толкова подходяща, ако се цели подобряване на разбирането или прилагане на вече натрупани знания. Прилагат се и други формати като – образователен разговор и групова дискусия.

Родителите притежават съществена роля в обучението на децата. Още в ранна възраст, те им помагат да натрупат знания и умения, необходими за безопасното участие в движението по пътищата. Обикновено това не се случва под формата на специализирана програма или проект, каквато е практиката в училищата, а в самото ежедневие. Това е начин, който позволява на децата и младежите да придобият практически опит.

Родителите посочват възможните опасности по маршрута от дома до училище или докато шофират, като насочват вниманието им към определени ситуации или поведение, което трябва да спазват или избягват. В този случай, неформалното обучение се фокусира върху деца, които все още не пътуват самостоятелно до своето училище. При тези, които се придвижват самостоятелно, родителите все още имат положително влияние върху рисковото им поведение и могат да ги напътстват, за да придобият базови познания за безопасното движение по пътищата.

Шофирането с родител, в качеството му на придружител, за начинаещи шофьори също се основава на неформално обучение за безопасно движение по пътищата. Родител или друго лице пътува с начинаещия шофьор за определен период от време, за да придобие опит в шофирането в относително безопасна среда. Това е моментът, в който родителите могат да получат обратна връзка, за това какви знания и умения получават децата от ОПБ в училище.

Един от методическите подходи, прилагани при обучение в безопасна среда в Нидерландия, е участниците изрично да се насърчават да правят грешки, за да видят практическия резултат от тях. Този подход води до по-добри резултати, отколкото, ако акцентът е насочен към избягване на грешките.

Източници:

1. Institute for Road Safety Research, Fact & Figures.
<https://www.swov.nl/en/facts-figures>.
2. Veilig Verkeer Nederland (VVN).
<https://vvn.nl/>.
3. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV).
<https://www.rovzh.nl/>.

4. Government for the Netherlands.

<https://www.government.nl/topics/mobility-public-transport-and-road-safety/road-safety>.

5. Ministry of Infrastructure and Water Management.

<https://www.rijkswaterstaat.nl/english/index.aspx>.

6. European Road Assessment Programme (EuroRAP).

<https://www.eurorap.org/partner-countries/netherlands/>.

7. City of Amsterdam, Policy: Traffic and Transport.

<https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/policy-traffic/>.